

PRÉFET DE L'ISÈRE

Préfecture de l'Isère

Direction des Relations avec les Collectivités  
Droit des sols et animation juridique

Affaire suivie par : Nadège Tracol

Tél.: 04.76.60.33.30

Fax :04.76.60.32.31

Courriel : [nadege.tracol@isere.gouv.fr](mailto:nadege.tracol@isere.gouv.fr)

Références : Lit d'arrêt d'urgence dans la dscente de Laffrey

## ARRETE PREFECTORAL N° 38 - 2018 - 11-26-007

portant DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE

**Aménagement d'un lit d'arrêt d'urgence dans la descente de Laffrey de la RN 85 sur la commune de Notre Dame de Mésage par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED)**

LE PREFET DE L'ISERE,  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Officier de l'Ordre National du Mérite

**VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

**VU** le code de l'environnement ;

**VU** la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001 modifiée relative à l'archéologie préventive et ses décrets d'application n° 2002-90 du 16 janvier 2002 et 2004-490 du 3 juin 2004 ;

**VU** la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

**VU** la demande de la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED) du 23 mai 2018 qui sollicite l'organisation de l'enquête publique par le préfet de l'Isère ;

**VU** la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établie, dans le département de l'Isère, pour l'année 2018 ;

**VU** les pièces des dossiers de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet précité, et de l'enquête parcellaire conjointe, présentés par la DIRMED ;

**VU** la décision n°E18000170/38 du Tribunal Administratif de Grenoble du 29 mai 2018, désignant, pour le projet précité, M. Jacques LEGRAS, Président Honoraire de Tribunal Administratif retraité, en qualité de commissaire enquêteur ;

**VU** les pièces constatant que l'arrêté du 7 juin 2018 et l'avis d'enquête ont été publiés, affichés en mairie, et que le dossier est resté déposé en mairie pendant 16 jours consécutifs du lundi 25 juin 2018 au mardi 10 juillet 2018 inclus;

**VU** les justifications de publicité de l'enquête dans le Dauphiné Libéré et les Affiches de Grenoble et du Dauphiné des 15 juin 2018 et 29 juin 2018 ;

**VU** les rapports et les conclusions du commissaire enquêteur du 8 août 2018 ;

**VU** les conclusions favorables sur la déclaration d'utilité publique ;

**VU** les conclusions favorables sur l'enquête parcellaire ;

**VU** le document annexé au présent arrêté exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ;

**Considérant** que toutes les formalités de publicité réglementaires ont été régulièrement accomplies ;

**Considérant** qu'au regard de l'exposé susvisé le projet considéré présente un intérêt général et qu'il y a donc lieu de déclarer son utilité publique dans le cadre de la procédure d'expropriation ;

**SUR** proposition du secrétaire général de la préfecture de l'Isère ;

## **ARRETE**

**ARTICLE 1** – Est déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement d'un lit d'arrêt dans la descente de Laffrey de la RN 85 sur la commune de Notre Dame de Mésage.

**ARTICLE 2** – La DIRMED est autorisée à acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, les immeubles nécessaires à la réalisation de l'opération envisagée.

**ARTICLE 3** – Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans un délai de 5 ans à compter de la publication du présent arrêté.

**ARTICLE 4** – Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Isère.

**ARTICLE 5** – Le secrétaire général de la préfecture de l'Isère, le directeur interdépartemental des routes Méditerranée et le maire de Notre Dame de Mésage sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Grenoble, le 26 NOV. 2018

Le préfet

*Pour le Préfet, par délégation  
Le Secrétaire Général*

**Philippe PORTAL**

**RECOURS** : La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès de l'auteur de l'acte ou d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Grenoble dans un délai de deux mois suivant sa publication conformément aux dispositions des articles R.421-1 et suivants du code de justice administrative.



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



direction  
interdépartementale  
des routes  
Méditerranée

**Vu pour être annexé à mon  
arrêté en date de ce jour.**

**Grenoble, le 26 NOV. 2018**

Pour le Préfet, par délégation  
Le Secrétaire Général

**Philippe PORTAL**

**DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE**  
**COMMUNE DE NOTRE DAME DE MÉSAGE**

**LIT D'ARRÊT D'URGENCE**

**DESCENTE DE LAFFREY  
ROUTE NATIONALE 85**

**MOTIFS ET CONSIDERATIONS  
D'UTILITÉ PUBLIQUE**

**ARTICLE L.122-1 DU CODE DE L'EXPROPRIATION**

## INTRODUCTION



La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (ci-après DIRMED) est le maître d'ouvrage de l'opération portant sur l'aménagement d'un lit d'arrêt d'urgence dans la descente de Laffrey de la RN 85, sur la Commune de Notre Dame de Mésage, dans le département de l'Isère.

Ce projet consiste à réaliser un lit d'arrêt d'urgence sur les voies existantes, pour moderniser et sécuriser une portion de route nationale présentant un caractère particulièrement dangereux. La RN 85 est un itinéraire alpin reliant Gap à Grenoble qui génère un trafic très important alors que cette descente présente une très forte déclivité.

Ce projet est complété par la mise en sécurité d'une falaise surplombant la route en bas de pente et menaçant de s'écrouler.

À ce stade, il est important de rappeler que cette opération d'aménagement s'inscrit dans le programme global de mise en sécurité de la RN 85 établi par la DIRMED dans le cadre du plan d'action gouvernemental.

Ce programme a été décomposé en trois phases distinctes :

- **Phase N°1 : réalisée en 2008**  
Mise en place d'une aire de tri avec portique à gabarit réduit ;
- **Phase N°2 : réalisée en 2009 et 2010**  
Réalisation d'un dispositif de retenue sur le pont de la Romanche ;  
Reprise du virage en bas de la descente ;  
Élargissement de la voie montante au droit de l'aire de contrôle ;  
Mise en place d'un système expert de discrimination automatique des véhicules.
- **Phase N°3 : objet de la présente déclaration d'utilité publique**  
Réalisation d'un lit d'arrêt d'urgence et protection des falaises.

## I. PRESENTATION DU PROJET

Les lits d'arrêts d'urgence, aménagés en bordure de route à forte déclivité, sont de longues fosses remplies de sable ou de gravier destinées à stopper de façon sécuritaire les poids lourds ou tout autre véhicule dont les freins deviennent inefficaces par échauffement successif ou bris mécanique.

En l'espèce, le lit d'arrêt sera situé dans la partie inférieure de la descente de Laffrey, segment de la RN 85 qui présente une forte déclivité, avec une pente de près de 10% de moyenne et de courts passages à 16% et 18%. Des éboulements survenus en janvier 2015 ont par ailleurs rendu nécessaire la réalisation de travaux consistant à poser des ancrages et des filets contre les chutes de pierre. De plus, des travaux d'entretien et de modernisation du réseau d'assainissement des eaux pluviales sont envisagés.

Face à la complexité de la situation foncière et au caractère public de l'opération, il a été décidé de mettre en place une procédure de déclaration d'utilité publique dont la mise en œuvre incombe à la DIRMED.

Cette opération nécessite en effet l'acquisition par la DIRMED de 0,571 hectare localisé en milieu péri-urbain. Ce foncier est réparti en 24 parcelles, dont seulement 2 sont bâties, et concerne 14 unités foncières. Trois parcelles ont d'ores et déjà été acquises par la DIRMED. En parallèle de cette procédure, des négociations amiables sont en cours dont il en résulte la signature d'actes de vente concernant 7 parcelles pour 4 unités foncières, les autres unités foncières continuent de faire l'objet de négociations d'acquisitions amiables avec les propriétaires.

Enfin, cette opération sera financée par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée. Le coût global de l'opération est estimé à deux millions huit cent quatre-vingt-quatre mille six cent vingt-cinq euros et cinquante centimes Hors Taxe (2 884 625,50€ HT). Le service du Domaine a estimé la dépense totale liée aux acquisitions foncières nécessaire à la réalisation du projet à deux cent trente trois mille euros (233 000,00€).

Par arrêté du 7 juin 2018, le Préfet du département de l'Isère a prescrit l'ouverture d'une enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique, et parcellaire. A l'issue de cette enquête, qui s'est déroulée du lundi 25 juin 2018 au mardi 10 juillet 2018, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable sans réserve aux demandes de déclaration d'utilité publique et de cessibilité.

### A. Concernant la voirie

L'installation d'un lit d'arrêt en bas de la descente nécessite une augmentation d'au moins cinq mètres du profil en travers de la RN 85. Sa conception géométrique se base notamment sur les guides techniques établis par les services de l'État.

La société SCE a réalisé l'étude technique de ce projet pour lequel deux variantes avaient été envisagées.

Les deux variantes répondaient aux mêmes exigences d'un point de vue géométrique. Les différents profils en travers étaient identiques et les dispositifs pour l'aménagement du lit d'arrêt étaient les mêmes, seule la localisation du lit d'arrêt différait sur les 2 projets.

La DIRMED a préféré la variante avec un tracé au plus près de la paroi rocheuse à celle impliquant la construction d'un mur de soutènement dans le talus.

#### Caractéristiques principales de la variante n°1 (retenue) : un tracé proche du massif

Le lit d'arrêt est implanté sur la voie descendante existante.

Les deux voies seront réalisées en dehors de la plateforme routière actuelle, ce qui implique un déport vers le massif et d'importants travaux de terrassement.

Toutefois, cette configuration présente la particularité d'améliorer la courbe dans la descente. Actuellement de 70 mètres, le rayon passera à 90 mètres et la visibilité sera considérablement augmentée.

De plus, en choisissant cette variante, la DIRMED s'assure de ne toucher à aucun arbre du talus. Ce qui n'est pas le cas de la seconde variante.

#### Caractéristiques principales de la variante n°2 (non retenue) : un lit d'arrêt avec soutènement

Dans cette variante, le lit d'arrêt aurait été soutenu à droite par un mur de soutènement en béton et l'axe très peu décalé vers le massif.

Or, si cette configuration permet d'éviter d'importants terrassements en pied de massif, ceux-ci auraient dû être réalisés dans le talus. Il aurait alors été nécessaire de déboiser une bande de six mètres par deux cent cinquante mètres linéaires, provoquant ainsi la destruction d'un habitat naturel sensible.

### **B. Concernant l'assainissement des eaux pluviales**

Des travaux sont à entreprendre sur le réseau existant et de nouveaux ouvrages seront réalisés pour le rendre plus efficient.

Les eaux de ruissellement de la chaussée, de la voie de détresse et du lit d'arrêt seront récupérées et acheminées dans un séparateur d'hydrocarbure.

Les eaux, une fois traitées, pourront être injectées dans un système d'infiltration sous le lit d'arrêt ou dans le réseau existant.

### C. Concernant les éboulements rocheux

La réalisation du lit d'arrêt d'urgence entraînera un décalage amont de la RN 85 côté falaise. Il est alors prévu d'excaver 4 600 mètres cube de rocher (500 m<sup>2</sup> de falaise sont concernés) et de mettre en place des protections définitives contre les éboulements rocheux.

Sont ainsi envisagées des mesures de protections actives (ancrages et filets plaqués ancrés) et passives (grillages et écrans pare-blocs).

Actuellement, la RN 85 est protégée par un fossé la séparant de la falaise. Cependant le décalage en amont de la RN 85 réduira considérablement la distance séparant le pied de la paroi rocheuse et la chaussée. Si des améliorations sont possibles en phase "pro", une berne "zone tampon pour éboulis" et une glissière sont prévues pour sécuriser l'accotement et la chaussée.

## II. JUSTIFICATION DU CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Ce projet a pour objet la protection et la mise en sécurité des biens et des personnes.

À la suite de nombreux accidents sur ce tronçon ayant coûté la vie à plus de 150 personnes depuis 1940, les pouvoirs publics ont souhaité sécuriser cette portion de route qui est très fréquentée.

En moyenne, celle-ci est quotidiennement empruntée par 10 000 véhicules dont 160 dépassent les 7,5 tonnes.

L'opération consiste donc en l'installation d'un ultime élément de sécurité en bas de la descente de Laffrey sur la RN85. Ce lit d'arrêt se situe au bas d'une pente moyenne de 10 % dans sa partie inférieure, la descente finissant par un virage à 110° précédant le pont de la Romanche. Les services de l'état espèrent ainsi pouvoir éviter un nouvel accident mortel mettant en cause un poids-lourd ou un véhicule de transport collectif.

Le projet s'accompagne de la mise en place de protections vis-à-vis des risques de chutes de blocs rocheux.

### A. La réalisation d'un lit d'arrêt d'urgence

Le lit d'arrêt d'urgence constitue le dernier élément de sécurité pour les usagers de la descente de Laffrey.

#### Ce lit d'arrêt aura pour objet :

- d'équiper la partie inférieure de la rampe en équipements de sécurité,
- d'éviter tout nouvel accident tragique impliquant un poids-lourd ou un car,
- d'offrir une solution ultime à tout véhicule en perdition.

En 2007, au lendemain du dernier accident mortel impliquant un car de touristes, Monsieur le Préfet de la Région PACA et la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranéennes ont été saisis pour qu'un système de sécurité global sur l'ensemble de la descente soit étudié, élaboré et réalisé.

Trois séries d'actions correctives et préventives ont alors été envisagées. Les premières ont d'ores et déjà été menées à bien, et le lit d'arrêt en constitue la dernière.

Cet ouvrage s'inscrit donc dans un système de sécurité global, et l'aire de tri avec portique à gabarit réduit réalisée en 2008 et, disposant d'un système de discrimination automatique des véhicules, ne sera pas déposée.

Soucieuse de l'impact des travaux sur l'environnement, la DIRMED a fait réaliser un diagnostic de la faune et de la flore existante et s'engage à respecter les préconisations faites.

Ceci a notamment eu une incidence sur le choix de la variante opérée. En effet, si les deux variantes envisagées étaient conformes aux mêmes exigences de conception, la variante n°1 « proche du massif » permet une amélioration de la courbe dans la descente tout en évitant de déboiser, tandis



que la variante n°2 « lit d'arrêt avec mur de soutènement » a lui un fort impact sur la faune et la flore.

Enfin, lors de la phase travaux, ceux-ci seront réalisés sous alternat ou avec déviation locale.

Nonobstant la dangerosité de la descente en raison de sa longueur, de sa forte déclivité et du virage serré, la partie inférieure précédant le pont est surplombée par une falaise dont les blocs rocheux sont instables.

### **B. La mise en sécurité de 500m<sup>2</sup> de falaise**

Dernièrement, un éboulement survenu le 3 janvier 2015 a entraîné la fermeture de la RN 85 durant plusieurs semaines.

En effet, cette roche à nue dont le degré de pente est supérieur à 65% subit une érosion très importante.

Le projet de modernisation et de mise en sécurité de la descente prévoit donc de mettre en place des protections définitives contre les éboulements rocheux. Ce dispositif global envisage ainsi des mesures de protections actives telles qu'ancrages et filets plaqués ancrés, et des mesures de protections passives telles que grillages et écrans pare-blocs.

Ce dispositif permettra ainsi d'assurer la sécurité des usagers de la route mais aussi celle de quelques maisons situées en contrebas.

Par ailleurs, toute fermeture prolongée de cet axe routier majeur a des répercussions économiques et entraîne des difficultés de circulation sur l'ensemble des axes routiers du secteur.

### **C. Réponses aux observations et propositions du commissaire enquêteur**

Par arrêté du 7 juin 2018, Monsieur Le Préfet de l'Isère a prescrit l'ouverture d'une enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique, et parcellaire de ce projet. Cette enquête publique s'est déroulée du lundi 25 juin 2018 au mardi 10 juillet 2018.

Dans son rapport et conclusions, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable et sans réserve aux demandes de déclaration d'utilité publique et de cessibilité. Il a toutefois formulé une observation et reporté trois propositions qui lui ont été dictées lors de ladite enquête.

#### **1) Concernant le maintien de l'aire de triage**

Comme évoqué précédemment, la réalisation du lit d'arrêt d'urgence s'inscrivant dans un système de sécurité global, les portiques destinés à faire respecter les restrictions d'accès aux poids lourds et véhicules de transport en commun seront maintenus.

#### **2) Concernant l'accès au hameau de la Maçonnière**

Le hameau de la Maçonnière est situé au bas de la descente, au droit du virage menant au pont enjambant la Romanche.

La variante retenue prévoit de déporter l'axe de la route vers la falaise. En raison d'un rayon légèrement plus large, la visibilité à l'approche du virage sera améliorée.

Cependant, il est techniquement impossible d'assurer la sécurité des usagers qui voudraient, venant en amont, s'engager à gauche dans ledit hameau. Pour éviter tout risque de collision, le mouvement restera interdit, et les usagers devront faire demi-tour après avoir franchi le pont de la Romanche.

### 3) Concernant l'aménagement d'une aire de stationnement à l'amorce du pont

Dans le sens Laffrey – Vizille, un terre-plein herbeux est situé sur le bas coté de la route à la sortie du virage et il constitue l'amorce du pont de la Romanche.

Pour les questions de sécurité des usagers évoquées ci-dessus, il n'est pas prévu d'aménager cette aire de stationnement qui constitue de fait un bas-côté.

En effet, l'aménagement de ce bas-côté conduirait à augmenter son utilisation par les usagers de la route et ainsi le risque de collision.

### 4) Concernant l'aspect paysager du bas de la descente avant l'entrée dans Vizille

Parmi les deux variantes envisagées, la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée a préféré celle permettant d'améliorer la courbe d'arrivée au pont de la Romanche afin d'éviter de déboiser 250 mètres linéaires de talus.

Toutefois, il n'est pas envisagé d'amélioration en tant que telle de l'aspect paysager du virage menant sur le pont.

### III. RAPPEL DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

#### **Les Codes**

Le Code de l'environnement,  
 Le Code de l'urbanisme,  
 le Code de l'expropriation,  
 Le Code de la route,  
 Le Code général de la propriété des personnes publiques,  
 Le Code de la voirie routière,  
 le Code du patrimoine,  
 le Code des transports.

#### **Textes relatifs à la protection de la nature**

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :  
 L.211-1 et suivants (relatifs à la protection de la faune et de la flore),  
 L.214-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des zones humides),  
 L332-1 et suivants (relatif aux réserves naturelles),  
 L.341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),  
 La loi modifiée n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement,  
 La loi n°76-629 du 10 juillet 1976, partiellement abrogée et codifiée, relative à la protection de la nature.

#### **Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques**

Le Code du patrimoine et notamment ses articles :  
 L.521-1 et suivants (relatifs à l'archéologie préventive),  
 L.621-1 et suivants (relatifs aux monuments historiques),  
 Le décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

#### **Textes relatifs à l'eau**

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :  
 L.214-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des zones humides),  
 La loi sur l'eau et les milieux aquatiques n° 2006-1772 du 30 décembre 2006, désormais codifiée.

#### **Textes relatifs au bruit**

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :

L. 571-9 et suivants,

R.571-1 à R.572-11 (bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre), transcription de l'article 12 de la Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit,

L'arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,

L'arrêté du 8 novembre 1999, relatif au bruit des infrastructures ferroviaires,

L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,

La circulaire du 25 mai 2004, relative au bruit des infrastructures de transport terrestre et la résorption des points noirs bruits.

### **Textes relatifs à la pollution de l'air et à la protection de la santé**

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :

L.125-4 et L.220-1 et suivants relatifs à l'air,

La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et notamment son article 19 complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement, désormais codifiée au sein du code de l'environnement,

La circulaire n° 98-36 du 17 février 1998 complétant le contenu des études d'impact et projet d'aménagement,

La circulaire n° 2000-61 du 3 février 2000 relative au guide de lecture et d'analyse du volet sanitaire des études d'impact,

Le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30 CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites.

### **Textes relatifs aux procédures, enquêtes publiques et études d'impact**

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :

L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122-16 relatifs aux études d'impact,

L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-46 (version au 1er juin 2012) relatifs aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, modifiés par le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,

L.122-1 et R.122-1 relatifs à l'autorité environnementale,

Le Code de l'expropriation et notamment son article R.112-4 relatif au contenu du dossier d'enquête publique, modifié par le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,

L'ordonnance du 19 septembre 2003 qui porte suppression des procédures administratives Etat-Collectivités Territoriales,

Le décret modifié n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 (abrogée par l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000) relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales,

Le décret n° 2003-767 du 1er août 2003 modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 sur les études d'impact pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature,

La circulaire du 2 septembre 1985 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et la protection de l'environnement,

La circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application du décret n° 93-245 du 2 février 1993 relatif aux enquêtes publiques et au champ d'application des enquêtes publiques et modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et l'annexe au décret n° 85-453 du 23 avril 1985,

La directive communautaire n° 85/33/CE du 27 juin 1985 relative aux études d'impact.

#### **Autres textes**

Le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements,

Le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs,

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :

L. 511-1 et suivants relatifs aux installations classées pour l'environnement.

#### **Évolution du cadre réglementaire**

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi « Grenelle 2 », a été l'occasion d'une réforme importante du régime des études d'impact et des enquêtes publiques, afin de rendre les textes compatibles avec la législation européenne. Conformément aux articles 231 et 245 de la loi n° 2010-788 précitée, ces nouvelles dispositions sont applicables dans les conditions suivantes :

- . Pour les études d'impact : la nouvelle réglementation est applicable aux études d'impact incluses dans un dossier d'enquête publique dont le dépôt en préfecture intervient au-delà de 6 mois après le 29 décembre 2011, date de publication du décret n° 2011-2019 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- . Pour les dossiers d'enquête publique : la nouvelle réglementation est applicable aux dossiers d'enquête publique dont l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique intervient au-delà de 6 mois après le 29 décembre 2011, date de publication du décret n° 2011-2018 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

